

ARCHAEOLOGIA BELGICA

235

Marie-Hélène CORBIAU

LA “ VIA MANSUERISCA ”

ÉTUDE ARCHÉOLOGIQUE
DU TRACÉ ET DES STRUCTURES

BRUXELLES
1981

ARCHAEOLOGIA BELGICA

ARCHAEOLOGIA BELGICA

235
Dr. Dr. H. ROOSSEN

Etudes et rapports édités par le
Service national des Fouilles

LA « VIA MANSUERISCA »

ETUDE ARCHEOLOGIQUE DU TRACÉ ET DES STRUCTURES

LA « VIA MANSUERISCA »
Etudes en verslagen uitgegeven door de
Nationale Dienst voor Oudheden
Tubingen 1
DU TRACÉ ET DES STRUCTURES

© Service national des Fouilles

BRUXELLES
D/1987/0402/03

AE05375

ARCHAEOLOGIA BELGICA

Dir. Dr. H. Roosens

Etudes et rapports édités par le
Service national des Fouilles
Parc du Cinquantenaire 1
1040 Bruxelles

Studies en verslagen uitgegeven door de
Nationale Dienst voor Opgravingen
Jubelpark 1
1040 Brussel

© Service national des Fouilles

D/1981/0405/03

ARCHAEOLOGIA BELGICA

235

Marie-Hélène CORBIAU

LA " VIA MANSUERISCA "

ÉTUDE ARCHÉOLOGIQUE DU TRACÉ ET DES STRUCTURES

BRUXELLES

1981

11 P. PATAUT, *Tracé explicatif de la Via Mansuerisca de Hettel, 149 E. Carte des sols de la Région de l'Etat*, 1969.

INTRODUCTION

Cadre topographique

Le plateau des Hautes Fagnes constitue la zone la plus élevée de la Belgique, à l'extrémité septentrionale de l'Ardenne, dans la partie orientale de la province de Liège. L'altitude du plateau n'est pas inférieure à 500 m et ses points culminants, la *Baraque Michel* et le *Signal de Botrange* atteignent respectivement 672 et 694 m (fig. 1).

Le dôme fagnard est un îlot cambrien ; la presque totalité du plateau repose sur un socle revinien, constitué essentiellement de phyllade, de schiste, de quartzite divers et de quarto-phyllade. On ne retrouve que sur des étendues très réduites et de façon sporadique, des dépôts de silex du Secondaire et de sables du Tertiaire. Une mince couverture limoneuse recouvre inégalement ce substrat géologique. Des blocs erratiques et monolithiques que l'on retrouve de nos jours dans la lande, sont éparpillés sur ces limons. Des tourbières nombreuses et parfois vastes se sont développées au cours du Quaternaire et certaines sont encore en activité dans les dépressions du Haut Plateau, modelant ainsi une partie du paysage⁽¹⁾.

Plusieurs ruisseaux dont la Gileppe, la Helle, la Soor, la Roer, prennent naissance sur ces sommets.

Un climat rude avec de longues périodes pluvieuses sévit dans cette région.

Le paysage est dominé par d'immenses landes désertes où croissent les molinies et quelques rares arbres ; ces landes sont aussi le domaine des tourbières. De vastes forêts d'épicéas se développent en bordure de ces étendues. C'est sur ce plateau unique en Belgique, mais dans un paysage tout autre que celui que nous lui connaissons aujourd'hui, qu'à une époque qu'il nous appartiendra de déterminer, une route fut construite.

Le climat a conditionné l'évolution de la végétation, mais les hommes sont également responsables des modifications du paysage.

Il y a plus de 7.000 ans, diverses essences forestières — le coudrier, l'aulne, l'orme, le chêne, le pin, le bouleau, le frêne, le tilleul et le charme — ont peuplé pendant des périodes déterminées et dans des proportions très variables, mais sans doute pas de manière intense, cette vaste étendue fagnarde.

Les analyses palynologiques ont permis de déceler quelques traces d'activités humaines, temporaires, sur des îlots assez secs, dès le troisième millé-

(1) P. PAHAUT, *Texte explicatif de la Planchette de Hoffrai, 149 E, Carte des sols de la Belgique*, Gand, 1969.

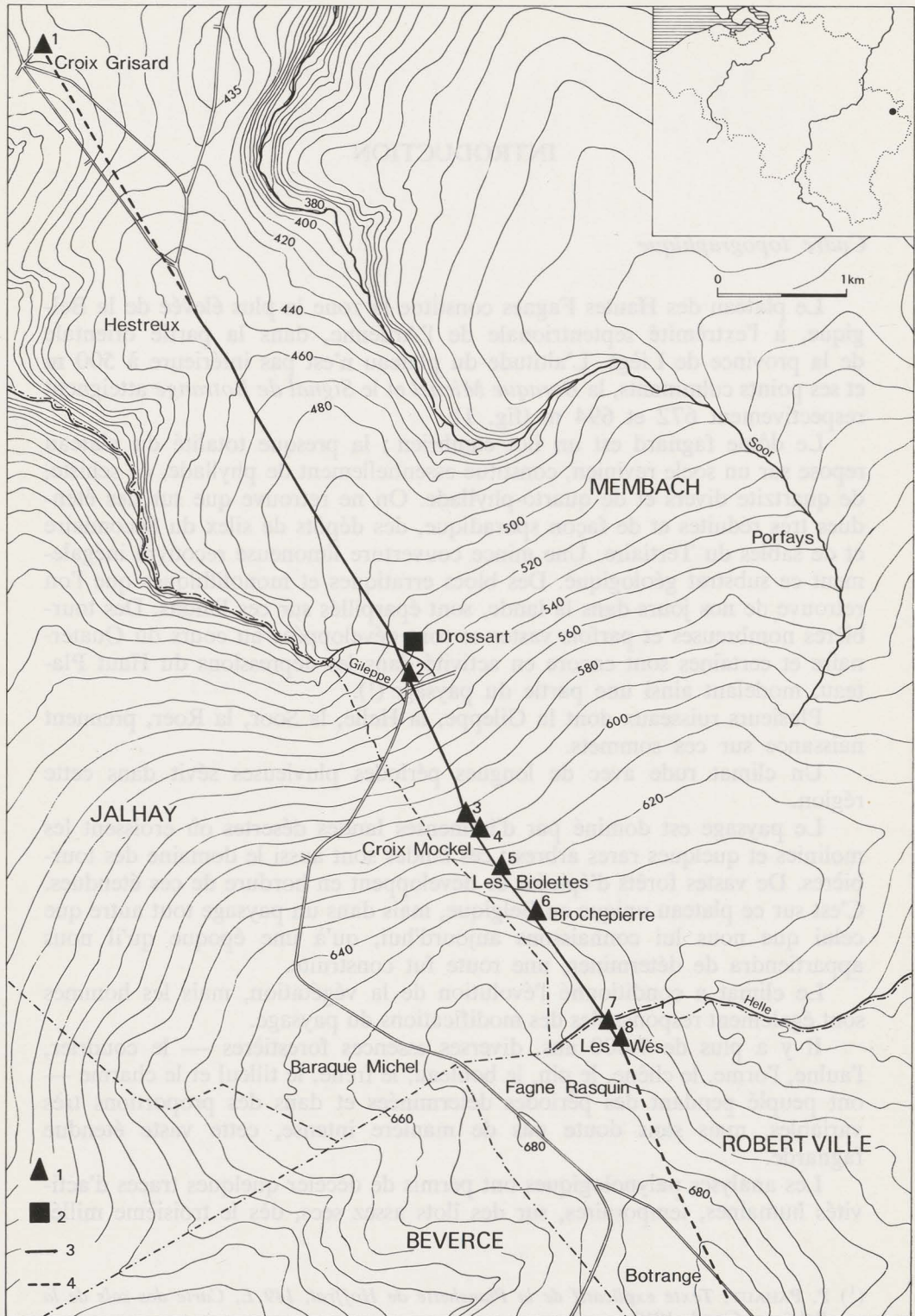


FIG. 1. — Carte topographique. 1 : localisations des sondages dans la chaussée; 2 : construction antique; 3 : tracé de la chaussée, « Via Mansuerisca »; 4 : tracé hypothétique de cette chaussée.

naire avant J.-C. ; et des travaux agricoles sont attestés durant l'âge du bronze. Toutefois, on n'y a pratiquement découvert aucun vestige archéologique des périodes pré- et protohistoriques jusqu'à présent ⁽²⁾.

A partir du Haut Moyen Age, les Fagnes ont connu une certaine vitalité. On y a pratiqué le défrichement, l'essartage, l'écobuage, le fauchage, le stiernage et le pâturage qui du Néolithique, s'est prolongé jusqu'à la fin du XIX^e siècle. L'exploitation de la tourbe a pris une certaine importance à partir du XVI^e siècle. Par ailleurs, des déboisements importants ont eu lieu, surtout à partir du XIII^e siècle jusqu'au XVII^e siècle. L'homme a réduit ensuite les tourbières en les exploitant. L'assèchement de celles-ci a permis l'extension de la lande. L'épicéa fut introduit au milieu du XIX^e siècle et depuis lors, on a pratiqué le drainage systématique du plateau ⁽³⁾.

Nous remercions Monsieur A. Noirfalise, Président de la Commission Scientifique de Gestion de la Réserve Naturelle Domaniale des Hautes Fagnes, l'Administration des Eaux et Forêts et particulièrement Monsieur Zorn, Ingénieur responsable du cantonnement de Dolhain et l'Administration communale de Baelen qui nous ont accordé l'autorisation de fouiller dans leur domaine. Nous exprimons notre reconnaissance au Professeur R. Schumacker, Directeur de la Station Scientifique des Hautes Fagnes qui a toujours facilité nos recherches. Nous tenons également à remercier le Professeur B. Bastin de l'Université de Louvain, Monsieur J. Quenon de l'Université de Liège, Monsieur J.L. Borel et notre collègue Mademoiselle H. Remy pour leur collaboration à cette étude.

Nous voulons exprimer notre gratitude à Monsieur F. Ulrix qui a bien voulu relire notre manuscrit.

Sources historiques

« ... de monasterio Malmundario usque Sicco Campo ; de Sicco Campo per viam Mansueriscam usque ubi Uuarcina traversat ; de ipsa Uuarcina ... ; ... usque in Fanias ; deinde per mediam forestem de ipsas Fanias usque viam Mansueriscam ; inde per ipsam viam usque Sicco Campo... » ⁽⁴⁾.

Cette première mention qui atteste l'existence de la *Via Mansuerisca* remonte au VII^e siècle. Lorsqu'en 670, Childéric II confirma la donation de Sigebert III faite quelques années auparavant à Saint-Remacle pour fonder les abbayes bénédictines de Stavelot et Malmédy, il réduisit de moitié le

⁽²⁾ A.M. KNAPEN-LESCRENIER, *Répertoire bibliographique des trouvailles archéologiques de la province de Liège, Les Ages de la Pierre*, Répertoires Archéologiques, Série A, VII, Bruxelles, 1966, p. 263.

⁽³⁾ E.M. DRICOT, Recherches palynologiques sur le plateau des Hautes Fagnes, *Bulletin de la Société Royale de Botanique de Belgique*, XCII, 1960, p. 157-196; F. DAMBLON, *Etudes paléo-écologiques de tourbières en haute Ardenne*, Ministère de l'Agriculture, Administration des Eaux et Forêts, Service de la Conservation de la Nature, Travaux, n° 10, Louvain-la-Neuve, 1978.

⁽⁴⁾ J. HALKIN et C.G. ROLAND, *Recueil des chartes de l'abbaye de Stavelot-Malmédy*, Bruxelles, 1909, t. I, p. 21-22.

territoire concédé primitivement et en détermina l'étendue. La *Via Mansuarisca* fut choisie comme limite nord-est des possessions abbatiales.

Le toponyme reparut plus tard sous la forme quelque peu différente de *via Mansuarisca* et *via que dicitur Mansuarisca* dans deux chartes par lesquelles Louis le Pieux en 814 et Otton I^{er} en 950 confirmèrent les concessions faites aux abbayes (5).

Ensuite délaissée, la *via* sera oubliée pendant plusieurs siècles. Des extraits de correspondance échangée en 1768 entre le pouvoir autrichien et des fonctionnaires locaux montrent bien que le souvenir d'une chaussée antique traversant le plateau des Fagnes s'était estompé, même dans la mémoire des autochtones (6).

En 1768, une chaussée empierrée fut découverte dans le *Hertogenwald*, à Membach. La nouvelle fut aussitôt transmise au pouvoir autrichien qui à cette époque avait des difficultés douanières avec la principauté de Liège ; en effet, une enclave liégeoise séparait les duchés de Limbourg et de Luxembourg, sauf sur le sommet du plateau des Hautes Fagnes. Cette situation géographique obligeait les Limbourgeois et les Luxembourgeois à transiter par les terres liégeoises lorsque les intempéries rendaient le plateau impraticable. Aussi la présence d'une chaussée empierrée sur le sommet du plateau apparut-elle comme la solution à ces problèmes. L'impératrice Marie-Thérèse délégua des fonctionnaires chargés de constater et de vérifier l'existence de cet ancien pavé, d'en faire un rapport très détaillé et de prévoir les possibilités de remise en état de ce tronçon qui permettrait d'établir une communication directe entre les possessions autrichiennes, sans toucher aux « terres étrangères ». Les agents autrichiens nous ont laissé une description précise du parcours de la voie empierrée et de l'état de son empièrrement (7). Une carte levée à l'occasion de ces recherches accompagnait le rapport (8).

Le projet de réfection de la route fut abandonné suite aux dépenses qu'aurait entraînées la remise en état, suite aussi aux événements politiques (9).

Lors de sa découverte, la voie empierrée fut aussitôt appelée chaussée

(5) *Ibidem*, p. 5-8, 18-22, 63-65, 161-162; J. YERNAUX, Les premiers siècles de l'abbaye de Stavelot-Malmédy (648 ? -1020), *Bulletin de la Société d'Art et d'Histoire du Diocèse de Liège*, XIX, 1910, p. 261-283, 321-333.

(6) Manuscrit conservé aux Archives Générales du Royaume (A.G.R.), *Conseil des Finances*, n° 3323 (848).

(7) A.G.R., *Conseil des Finances*, n° 3323 (848), notamment le *Rapport intitulé, Détail de la route depuis Eupen par les Fanges où l'ancien Pavé se trouve jusqu'au village de Sourbrodt relativement aux instructions des Seigneurs du Conseil des Domaines et Finances de sa Majesté l'Impératrice Douairière et Reine Apostolique, datées de Bruxelles du 4 juillet 1768*.

(8) A.G.R., *Cartes et Plans Manuscrits*, n° 1275 et 2556; deux plans ont été dessinés par Leurs.

(9) E. FAIRON, La chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle et les autres voies de communication des Pays-Bas vers l'Allemagne au XVIII^e siècle, *Bulletin de la Société Verviétoise d'Archéologie et d'Histoire*, XII, 1912, p. 23-177, Carte.

romaine ⁽¹⁰⁾ ; et peu de temps après, elle reçut le nom de *Chaussée de Charlemagne*.

Au cours du XIX^e siècle, les historiens la considérèrent comme un tronçon d'une chaussée romaine reliant Trèves à Maestricht ⁽¹¹⁾.

Au milieu de ce même siècle, A. de Noue identifia cette vieille chaussée avec la « *via Mansuerisca* » du texte mérovingien ⁽¹²⁾. Cette proposition fut largement suivie et c'est généralement sous cette dénomination de *Via Mansuerisca* qu'est désignée la route empierrée découverte en 1768 sur le plateau des Hautes Fagnes.

L'identification de ce tronçon de route avec la *via* citée en 670 et son prolongement vers Trèves et vers Maestricht furent les thèmes de nombreuses publications au cours de ces deux derniers siècles ⁽¹³⁾.

Enfin des recherches sur le terrain, centrées plus spécialement sur la voie elle-même, ont permis de déterminer différents modes de constructions bien particuliers qui ont été utilisés pour l'établissement d'une route sur terrain fangeux.

Toponymes

Dès le début du XVIII^e siècle, les historiens ont été intrigués par le toponyme de la *Via Mansuerisca* et ils en ont donné diverses interprétations ⁽¹⁴⁾.

Trouvant son nom dans sa destination, la *Via Mansuarisca* serait la voie qui, à travers l'Ardenne, conduisait « *ad Mansuariscos* », au *pagus Mansuariscus* ou *Mansuaricus*, situé au-delà de la Meuse, en Hesbaye, dans les environs de Diest ⁽¹⁵⁾. Dérivant d'un même radical que le *pagus Mansuariscus*, *mansuaricus* (colon, censitaire), elle serait la « route des colons » ⁽¹⁶⁾.

L'appellation *Mansuerisca* dans laquelle on peut reconnaître un radical latin et un suffixe germanique, désigne la voie des « masuiers ou des mesures ou des colons », mais peut aussi qualifier « tout chemin desservant les anciennes manses » ⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁰⁾ A.G.R., *Conseil des Finances*, n° 3323 (848).

⁽¹¹⁾ M.H. CORBIAU, « *La Via Mansuerisca* », *liaison routière entre Trèves et Maestricht ?* (à paraître).

⁽¹²⁾ A. DE NOUE, De quelques anciens noms de lieux, *Bulletin de l'Institut Archéologique Liégeois*, V, 1862, p. 294; VI, 1863, p. 354.

⁽¹³⁾ H. Schuermans a résumé toutes les recherches du XIX^e siècle, H. SCHUERMAN, Anciens chemins et monuments dans les Hautes Fagnes, *Bulletin des Commissions Royales d'Art et d'Archéologie*, X, 1871, p. 360-380; Id., *Spa, les Hautes Fagnes, Monuments et souvenirs historiques*, Spa, 1949, 2^e éd.

⁽¹⁴⁾ Nous avons chaque fois repris la lecture choisie par les auteurs.

⁽¹⁵⁾ I. RODERIQUE, *Disceptationes de abbatibus, origine, primaeva et hodierna constitutione abbatiarum inter se unitarum Malmundariensis et Stabulensis*, Wirceburgi, 1728, p. 97.

⁽¹⁶⁾ CH. GRANDGAGNAGE, Mémoire sur les anciens noms de lieux de la Belgique orientale, *Mémoires couronnés, publiés par l'Académie royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique*, XXVI, 1854-1855 (1855), p. 16.

⁽¹⁷⁾ J. BASTIN et CH. DUBOIS, *Guide touristique sur le Plateau de la Baraque Michel et du Signal de Botrange*, Liège, 1923, p. 24; J. BASTIN, *La Via Mansuerisca*, *L'Antiquité Classique*, III, 1934, p. 381.

Un compromis entre les interprétations précédentes fut proposé : la *Via Mansuarisca* pourrait conduire vers un pays, et dans ce cas, habité plus spécialement par des colons ; ce pays serait le *pagus Mansuarinsis* déjà signalé ou un pays mosan ou un pays de mansionnaires ⁽¹⁸⁾.

La forme « *Manswarisca* » est un adjectif d'apparence germanique (warjas, habitants de + le suffixe iska) ; Mans pourrait être une altération de Maas, Meuse. La *via* serait alors le chemin vers la Meuse, vers les habitants de la Meuse ; et dans ce cas, elle pourrait être la dénomination de la chaussée Trèves-Maestricht ou d'une partie de son parcours ⁽¹⁹⁾.

Signalons enfin trois dernières propositions qui sont restées sans écho ou dans le dernier cas a été rejetée : la *Via Transuerisca*, leçon que l'on retrouve dans une copie du XIII^e siècle du document de 670, est la voie qui traverse la région des eaux ⁽²⁰⁾ ; la *Via Mansuerisca* peut être la route des « domestiqués » ou des « assujettis » ⁽²¹⁾ ; la *Via Mansuerisca* est le chemin des fils du dieu germanique Mannus ⁽²²⁾.

D'autre part, la chaussée découverte en 1768 fut rapidement baptisée *Levée* ou *Pavée* ou *Chaussée de Charlemagne* par les habitants de la région ⁽²³⁾. Le témoignage d'un historien local des années 1870 semble révéler que l'identification de la *Via Mansuerisca* avec la chaussée de 1768 serait restée une affaire de savants ⁽²⁴⁾.

Les historiens qui ont condamné l'identification de la *Via Mansuerisca* avec cette vieille route des Fagnes, afin qu'on ne confonde plus les deux voies, ont plaidé en faveur d'un retour à la première appellation de *Chaussée de Charlemagne* ⁽²⁵⁾. Notons que les habitants de Sourbrodt l'appellent encore *le voye Charlemagne* ⁽²⁶⁾.

(18) J. VANNERUS, La *Via Mansuarisca*, *Bulletin, Folklore, Stavelot, Malmédy*, X, 1946, p. 31-34.

(19) M. GYSSELING, *Toponymisch Woordenboek van België, Nederland, Luxemburg, Noord-Frankrijk en West-Duitsland (Vóór 1226)*, 1960, p. 658 ; M. GYSSELING, Malmédy en de *via Mansuarisca*, *Naamkunde*, VII, 1975, p. 13-16.

(20) J. DE WALQUE, Les limites mérovingiennes de l'abbaye de Stavelot-Malmédy, *Bulletin, Folklore, Stavelot, Malmédy, Saint-Vith*, XXVII, 1968, p. 51-95.

(21) A. GRISART, Trois faux problèmes : Vêquée, Levée Charlemagne, Mansuerisca, *Annales de la Fédération des Cercles d'Archéologie et d'Histoire de Belgique*, XLIII^e Congrès, Sint-Niklaas-Waas, 1974, p. 84-88.

(22) L. DREES, Le culte de Mannus dans les Ardennes, Le sanctuaire païen de Malmédy et sa Christianisation, *Annales de la Fédération des Cercles d'Archéologie et d'Histoire de Belgique*, XLIII^e Congrès, Malmédy, 1972, t. II, p. 167-190 ; voir M. GYSSELING, loc. cit., (1975), pour la réfutation de cette thèse.

(23) M.S.P. ERNST, *Histoire du Limbourg*, 1837, t. I, p. 216-217.

(24) J.S. RENIER, *Histoire du Ban de Jalhay*, Verviers, 1879, t. I, p. 12.

(25) Voir notamment F. TOUSSAINT, La *Via Mansuerisca* et la Villa royale de Waimes, *Bulletin, Folklore, Stavelot, Malmédy, Saint-Vith*, IX, 1939, p. 10-11, 15-16 ; J. DE WALQUE, loc. cit., (1967) p. 5-84 ; (1968), p. 7-95.

(26) R. CHRISTOPHE, Les limites primitives du territoire de l'Abbaye de Stavelot-Malmédy, *Le Pays de Saint-Remacle*, VII, 1968, p. 11.

VESTIGES ARCHEOLOGIQUES

DESCRIPTION DE LA CHAUSSEE ENTRE HESTREUX ET LA FAGNE RASQUIN (fig. 1.)

Nous possédons une description du pavement antique repéré sur 6,610 km par de multiples sondages, entre *Hestreux* et la *Fagne Rasquin*, et rédigée au moment de sa découverte dans le *Hertogenwald* en 1768 ⁽²⁷⁾.

Avant d'entamer ses fouilles, J. Bastin avait plus d'une fois prospecté et sondé le plateau des Hautes Fagnes afin de retrouver les vestiges de la route ⁽²⁸⁾.

En reprenant les résultats des recherches antérieures et en contrôlant le terrain, nous avons pu fixer assez précisément le parcours de la route entre *Drossart* et les *Wés*. A certains endroits, la voie se distingue par un renflement dans le terrain, tandis qu'à d'autres, l'empierrement est encore visible ou à fleur de sol. Des traces qui apparaissent sur les photos aériennes permettent de localiser certains tronçons sur le sommet du plateau ⁽²⁹⁾.

L'empierrement de la vieille chaussée qui traverse les Fagnes commence, ainsi que l'ont écrit les agents autrichiens chargés de retrouver le pavement à *Hestreux*, lieu-dit situé à 6 km au sud de Eupen, dans le *Hertogenwald*, le long de l'actuelle route de Eupen-Malmédy ⁽³⁰⁾. La correspondance entre le pouvoir autrichien et les agents locaux qui a précédé cette mission, la carte jointe au rapport et des témoignages contemporains confirment cette constatation ⁽³¹⁾.

De *Hestreux*, la voie empierrée se dirigeait en ligne droite vers le sud-est.

Sur la carte de Tranchot, un tronçon rectiligne, désigné comme une *Alte Römerstrasse* est reporté parallèlement à la route de l'époque reliant Eupen à Malmédy, à partir de *Hestreux* sur quelques centaines de mètres ⁽³²⁾.

Actuellement, il n'est plus possible de repérer exactement son passage entre son point de départ et le lieu-dit *Drossart* qui est situé à 3 km au sud-est car la nouvelle route Eupen-Malmédy fut construite en 1854 sur l'assise de la vieille chaussée.

⁽²⁷⁾ A.G.R., *Conseil des Finances*, n° 3323, (848); A.G.R., *Cartes et Plans Manuscrits*, n° 1275 et 2556.

⁽²⁸⁾ J. BASTIN, loc. cit., (1934), p. 363-379, Pl. XVI-XVII.

⁽²⁹⁾ Nous voulons remercier particulièrement le Professeur R. Schumacker et Messieurs L. de Jemeppe et S. Fontaine qui nous ont aidée à retrouver les vestiges de la voie.

⁽³⁰⁾ A.G.R., *Conseil des Finances*, n° 3323 (848).

⁽³¹⁾ *Idem*; A.G.R., *Cartes et Plans Manuscrits*, n° 1275 et 2556; M.S.P. ERNST, *op. cit.*, p. 215-220; M. GRANDGAGNAGE, Rapport sur une notice de M.F. Henaux concernant l'étymologie du nom de Verviers et l'origine de cette ville, *Bulletin de l'Académie Royale des Sciences et Belles-Lettres de Bruxelles*, X, IIe partie, 1843, p. 145.

⁽³²⁾ *Kartenaufnahme der Rheinland durch Tranchot und v. Müffling*, 1803-1820, n° 113.

Dans les environs de *Drossart*, elle longe le côté occidental de la route actuelle ; la maison forestière de *Drossart* aurait été construite au siècle dernier sur son tracé.

Au XVIII^e siècle, la chaussée s'appelait à cet endroit le *Pavé des Templiers*, dénomination qui évoque les ruines anciennes, attribuées à tort à l'époque romaine et se trouvant à une centaine de mètres à l'est⁽³³⁾.

Elle traverse la route moderne là où celle-ci amorce une courbe vers l'ouest et entre directement dans la forêt où son bombement bien caractéristique ne laisse aucun doute sur sa présence (fig. 1, point 2). Elle coupe le chemin de *Porfays* et traverse la forêt sous la dénomination, *Pavée de Charlemagne* en empruntant un tracé qui de nos jours est un coupe-feu. Ce tronçon l'amène à la limite septentrionale de la Réserve Naturelle des Hautes Fagnes, à 600 m d'altitude. Actuellement, on peut y contempler son dallage remis au jour en 1977⁽³⁴⁾ (fig. 1, points 3, 4 et fig. 2).



FIG. 2. — La chaussée, à la limite nord de la Réserve Naturelle.

⁽³³⁾ M.H. CORBIAU, Les ruines de Drossart à Membach, dans *Conspectus MCMLXXXVIII*, *Archaeologia Belgica*, 213, 1979, p. 139-141, fig. 84-86.

⁽³⁴⁾ M.H. CORBIAU, Chaussée antique à Membach, dans *Conspectus MCMLXXVII*, *Archaeologia Belgica*, 206, 1978, p. 87-90, fig. 52-53.

A partir de ce point, elle entame son itinéraire en terrain marécageux en gravissant le rebord oriental du sommet de la *Baraque Michel*. Elle passe par les lieux-dits les *Biolettes* et *Brochepierre* (fig. 1, points 5, 6) célèbres par les fouilles que J. Bastin y mena, et au bout d'un kilomètre, elle atteint l'altitude de 655 m. On retrouve ce tronçon sur la carte de Tranchot sous l'appellation *Alte verfallen Römerstrasse* et les premières dizaines de mètres de ce segment sont marquées au sol par un remblai qui domine de 0,10 à 0,15 m le terrain avoisinant.

Elle se maintient à la courbe de niveau 655 sur une longueur de 500 m, en évitant le sommet de la *Baraque Michel* qu'elle laisse à 1 km à l'ouest. A l'angle ouest du premier bosquet qu'elle rencontre, son empierrement affleure le sol. Elle redescend légèrement jusqu'aux *Wés* où elle franchit le ruisseau de la Helle, limite entre les territoires de Membach et Robertville⁽³⁵⁾. Elle ne tarde pas à entrer dans la *Fagne Rasquin* dans laquelle les agents de l'impératrice Marie-Thérèse avaient constaté la fin de l'empierrement à exactement 373 m au sud de la Helle.

Au cours de sondages menés en 1947, H. Lejeune avait noté qu'à environ 250 m au sud de la Helle, la voie empierrée s'incurvait vers l'est et que l'empierrement s'élargissait anormalement au point d'atteindre une largeur de 150 m⁽³⁶⁾ (fig. 1, point 8).

Au-delà de ce point terminal, tout comme au-delà de *Hestreux* on n'a jamais encore signalé de vestiges matériels de cette route

STRUCTURES DE LA CHAUSSEE D'APRES LES FOUILLES RECENTES ET LES SONDRAGES ANCIENS

Les découvertes fortuites et les recherches programmées qui ont eu lieu au cours de ces trois derniers siècles sur le plateau des Hautes Fagnes, uniquement entre *Hestreux* et la *Fagne Rasquin*, ont fait connaître les techniques employées pour la construction d'une voie qui devait traverser des sols envahis par les marécages.

En 1977 et en 1978, nous avons procédé à un examen archéologique sur le plateau des Hautes Fagnes, sur le territoire de Membach, actuellement fusionné à la commune de Baelen. Nous avons centré nos premières recherches en 1977 à l'extrémité septentrionale de la Réserve Naturelle des Hautes Fagnes, à 250 mètres à l'est de la *Croix Mockel*, à la limite d'une zone tourbeuse (fig. 1, points 3, 4). En 1978, les sondages ont eu lieu dans le *Hertogenwald*, à quelque 2,5 km au nord des travaux de 1977, dans le secteur compris entre le chemin de *Porfays* et la route Eupen-Malmédy (fig. 1, point 2). Enfin, nous avons exécuté un dernier contrôle, au-delà de

⁽³⁵⁾ J. DE WALQUE, *Via Mansuerisca, Hautes Fagnes*, XVI, 1950, p. 22-24; A.F., Parcelle 208, 6, *Hautes Fagnes*, XVIII, 1952, p. 51, 1 fig.

⁽³⁶⁾ H. LEJEUNE, Dernières fouilles. Le Coin des Fagnards, *Le Courrier*, (Verviers), 6-7/6/1953, n° 133, p. 7; 27-28/6/1953, n° 151, p. 8.

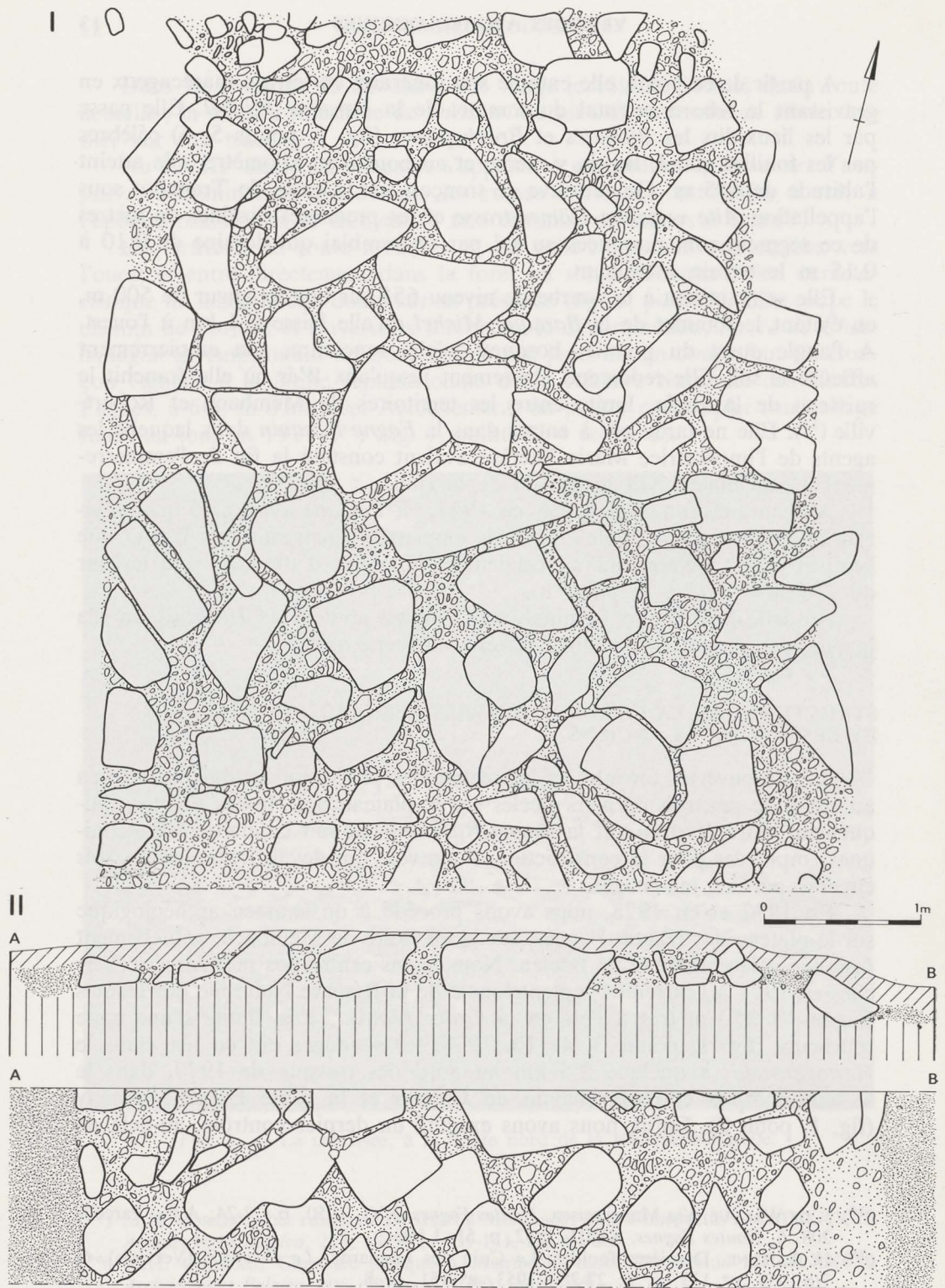


FIG. 3. — I. Plan de l'empierrement de la tranchée 1977 III; II. Profil et plan de l'empierrement de la tranchée 1977 I.

Hestreux, près de l'ancien emplacement de la *Croix Grisard* où, traditionnellement, on situait le passage de la *Via Mansuerisca* (fig. 1, point 1), mais nous n'avons retrouvé aucun vestige de route ⁽³⁷⁾.

Fouilles récentes

Tranchée 1977 I (fig. 3, II et fig. 4)

Cette première coupe a été réalisée à l'extrémité septentrionale de la Réserve Naturelle des Hautes Fagnes, à 15 m au sud d'une allée qui forme cette limite (fig. 1, point 4).

De l'examen stratigraphique, nous avons pu reconstituer les diverses étapes de la construction de la route.

Les constructeurs ont débarrassé le sol de la tourbe qui devait le recouvrir. Ils n'en ont laissé qu'une fine couche sur le sous-sol limoneux. Sur cette base, ils ont déposé une assise de dalles en quartzite, non équarries, très irrégulières. Ces pierres n'étaient pas rangées, mais plutôt assemblées sans art, formant un dallage polygonal irrégulier ; les plus volumineuses dont la longueur variait entre 0,50 et 1 m et parfois plus d'1 m, occupaient le centre de la voie tandis que des moellons de calibre plus réduit se trouvaient sur les côtés, parfois empilés. De nombreux cailloux noyés dans un mélange d'argile, de gravillon et de terre remplissaient les joints et les anfractuosités des dalles.



FIG. 4. — Empierrement et profil AB de la tranchée 1977 I.

⁽³⁷⁾ Nous remercions Messieurs Terwagne et Letocart qui ont bien voulu nous préciser cet endroit.

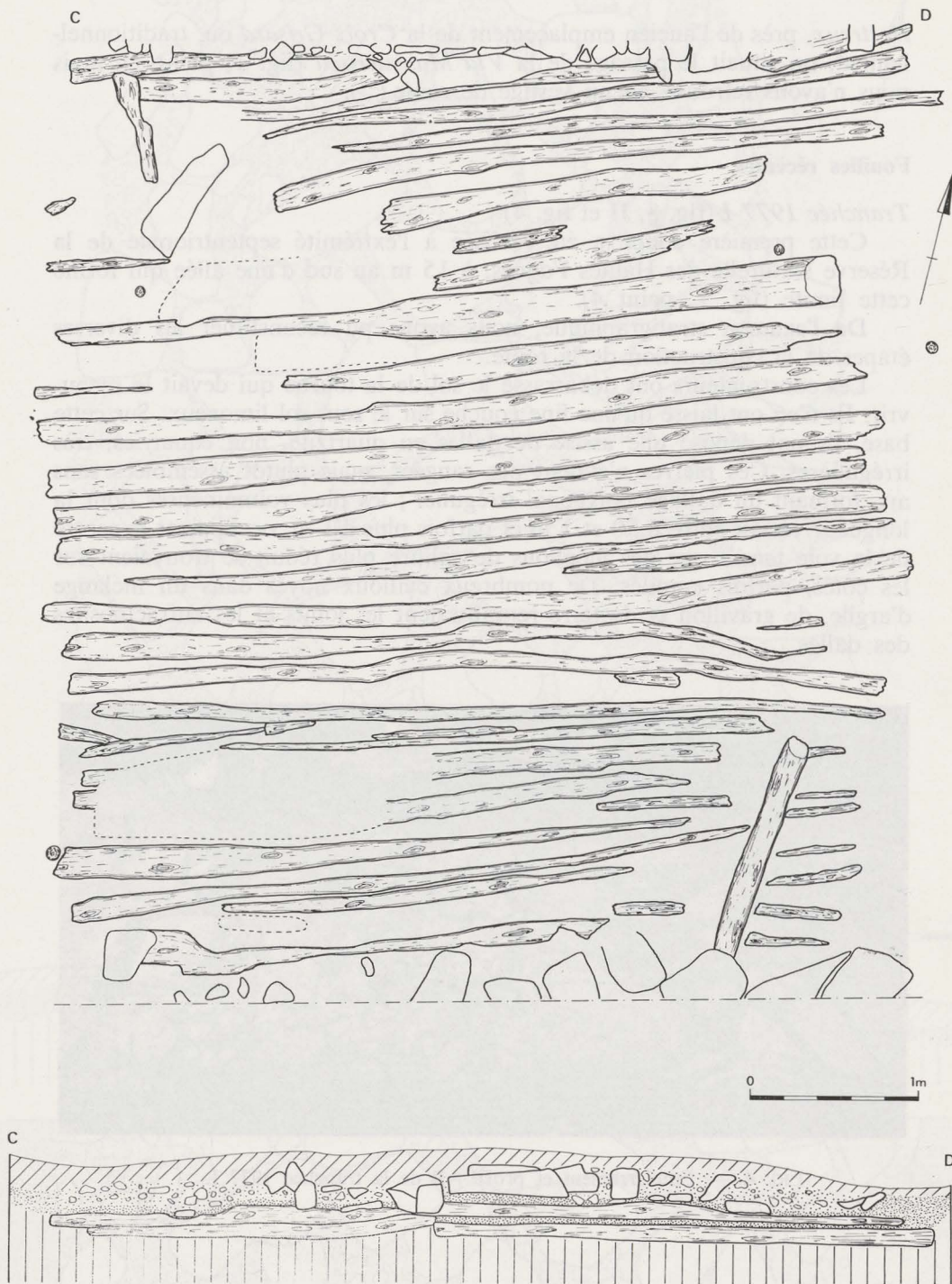


FIG. 5. — Plan de l'infrastructure en bois et profil de la tranchée 1977 III.

Les extrémités de l'empierrement étaient consolidées par une bande d'argile grise tassée et mélangée à de la tourbe et à un peu de gravillon, épaisse de 0,40 m, large de 0,40 m et se terminant en pointe vers l'extérieur, comme l'indique bien le profil AB (fig. 3, II).

La largeur totale de la voie était de 5,84 m ; l'épaisseur de l'empierrement variait entre 0,30 et 0,40 m.

Nous avons également mis au jour une cheville en chêne, de section carrée (0,10 m de côté), à la pointe taillée finement, enfoncée dans l'argile sous l'extrémité occidentale de la route.

Tranchée 1977 II

Cette tranchée fut ouverte à 100 m au nord de la première, dans le coupe-feu de la forêt (fig. 1, point 3). L'empierrement avait été disloqué, mais nous avons pu constater qu'il reposait sur un sol tourbeux sec. Les pierres étaient d'un calibre plus petit que dans la tranchée I.

Tranchée 1977 III (fig. 3, I, fig. 5 et fig. 6)

Ce sondage a été effectué à 2,75 m au nord de la première tranchée, à l'extrémité nord-est d'une zone très humide (fig. 1, point 4). Il a permis d'observer un autre équipement de la voie.

Comme dans la tranchée I, la tourbe de l'ancien sol a été enlevée jusqu'à ce qu'il n'en reste plus qu'une mince couche sur le limon du sous-sol.

Ensuite, les constructeurs ont couché des troncs d'arbre directement sur cette base tourbeuse. A quelques endroits seulement, nous avons toutefois remarqué la présence de gravier étalé sous les madriers. Les troncs ont été disposés perpendiculairement à l'axe de la voie, les uns à côté des autres et parfois les uns sur les autres. Ils ont été superposés lorsque les rondins

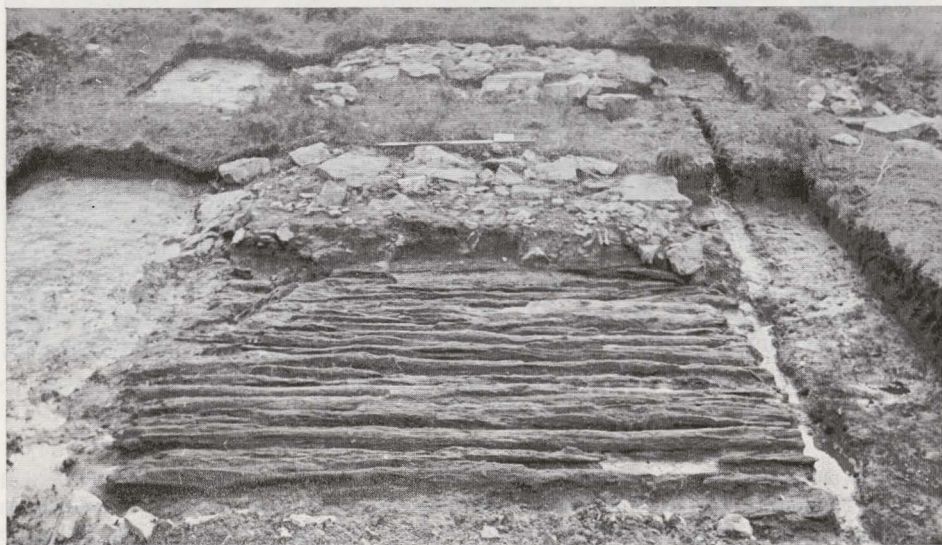


FIG. 6. — Vue vers le sud de l'infrastructure en bois de la tranchée 1977 III.

employés étaient trop courts ou trop minces ou lorsque le terrain était plus humide. Deux petites pièces de bois, retrouvées dans le sens inverse des troncs, reposaient sur leurs extrémités sans raison précise, semble-t-il. De l'argile grise, parfois mélangée à du gravillon, remplissait les joints entre les arbres.

Les rondins appartiennent tous à des aulnes, sauf un petit élément qui est du chêne⁽³⁸⁾. Les troncs avaient seulement été ébranchés (fig. 7). La plupart étaient assez bien conservés grâce au milieu humide. Un bon nombre avait encore leur écorce ; seules, les extrémités étaient abîmées par des travaux de drainages qui avaient entamé les bords de la route. La longueur de ces baliveaux variait entre 3,30 m et 5,16 m et leur diamètre entre 0,10 et 0,30 m. Le radier mesurait en moyenne 4,90 m de largeur.

Quatre piquets de 0,06 m, 0,10 m et 0,12 m de diamètre, à la pointe bien taillée, avaient été plantés entre les troncs, plutôt vers l'extrémité du radier et également en dehors de celui-ci ; ils ne dépassaient plus le niveau de base de la voie que de quelques centimètres et de toute façon, ils devaient être recouverts par l'assise supérieure de la route (fig. 7). Nous n'avons remarqué aucune règle dans leur implantation.



FIG. 7. — Troncs d'arbre et à l'avant-plan, piquet de l'infrastructure en bois de la tranchée 1977 III.

(38) Nous adressons nos remerciements à Madame M. Fairon-Demaret du département de Paléobotanique et Paléopalynologie de l'Université de Liège, à Messieurs R. Dechamps du Musée Royal d'Afrique Centrale à Tervueren et J. Vynckier de l'Institut Royal du Patrimoine Artistique à Bruxelles qui ont déterminé les essences forestières.

Le dallage a été établi directement sur l'assemblage en bois et le recouvrait entièrement. Il était constitué par de grosses dalles en quartzite non équarees, aux formes irrégulières et aux dimensions assez grandes ; certaines atteignaient 1 m et 1,25 m de longueur et 0,75 m de largeur. Ces dalles étaient juxtaposées sans ordre et formaient un empierrement assez lâche ; de nombreux cailloux de calibre varié et du gravier remplissaient les interstices entre les blocs et compensaient les irrégularités de la surface.

Une bande d'argile compacte, additionnée de tourbe et gravier, était appliquée contre les extrémités de l'empierrement de la même façon que dans la tranchée I. Elle recouvrait partiellement les bouts de certains rondins.

A environ 1 m de la voie, le long du bas-côté oriental, nous avons découvert des matériaux qui devaient servir à la construction de la route, mais qui n'avaient pas été employés. Cinq piquets à la pointe taillée, étaient étendus dans des directions variées, abandonnées sur un substrat d'argile ; ils mesuraient 1,60 m, 1,30 m, 1,20 m, 1,10 m et 0,60 m de longueur et 0,10 m à 0,15 m de diamètre. Et tout près vers le nord, se trouvait un tas de gravillon.

La largeur totale de la route qui n'a pu être observée que dans le profil nord mesurait 5,60 m.

Tranchées 1978

Trois tranchées ont été nécessaires pour recouper l'intégralité des vestiges de la voie (fig. 1, point 2). Leur agencement a été dicté par la présence des épicéas qui peuplent la forêt et qui d'autre part ont contribué à la dégradation de l'empierrement.

Le sol vierge était une terre argileuse grise se terminant par une croûte de terre noire tourbeuse, épaisse de 5 cm. Sur cette base, des dalles brutes en quartzite, irrégulières et de volume très différent ont été parfaitement juxtaposées, mais sans ordre précis et rejointoyées avec de l'argile. Les moellons plus petits étaient empilés et liés avec de la terre brune argileuse, fine, mélangée à des cailloux et du gravier. Dans ce tronçon de la voie où le sous-sol est sec, on remarque l'usage de pierres de plus petit calibre.

L'empierrement était conservé sur 6 m de largeur ; l'épaisseur totale de l'assiette mesurait 0,30 m.

Sondages anciens

Les découvertes et les fouilles dont la chaussée a fait l'objet précédemment, fournissent des données complémentaires et indispensables à l'étude de ses structures.

Les agents autrichiens ont décrit l'empierrement de la voie construit avec « des pierres de toutes grosseurs », aux environs de *Drossart* ; ils ont signalé des traces de fossés, mais sans autre précision. Ils ont relevé les mesures suivantes pour la largeur de la chaussée : 16 pieds au sud de

Hestreux, 17 à 18 pieds en contrebas du site de *Drossart* et 12 pieds à 3,759 km de *Hestreux* ⁽³⁹⁾.

D'après des résultats de recherches menées en 1821, A. von Cohausen a publié deux coupes de la route. La première révèle un empierrément large de 18 pieds reposant sur un lit de troncs posés sur le marais tandis que dans le second cas, la voie établie en terrain sec est constituée simplement par une assise de dalles ; la largeur atteint 22 pieds. Les troncs ont été identifiés à des hêtres et à des pins ⁽⁴⁰⁾.

A deux reprises au XIX^e siècle, des chercheurs ont constaté que le pavement était établi sur un double lit de troncs d'arbre formant un grillage. Dans un cas, les arbres étaient des chênes et dans l'autre, des sapins ⁽⁴¹⁾. Ces découvertes n'ont pu être localisées.

H. Schuermans a précisé que dans les endroits non marécageux, notamment à *Hestreux*, l'assiette de la voie était construite avec des pierres et du gravier déposés sur la tourbe ; l'extrémité de la partie inférieure était consolidée avec des pierres plates placées de chant. La largeur était irrégulière et atteignait environ 5 m. Des traces d'ornières régulières et très nettement marquées auraient été observées au début du XIX^e siècle ⁽⁴²⁾.

En 1933, J. Bastin a découvert ses fameuses structures sur le sommet des Hautes Fagnes, à *Brochepierre*, aux *Biolettes* et aux *Wés* (fig. 1, points 5, 6, 7).

Dans ces zones particulièrement marécageuses, vouées à l'emprise de la tourbe, la voie fut dotée d'une base solide et compliquée, réalisée grâce à un ingénieux agencement de pièces de bois ⁽⁴³⁾ (fig. 8). A la base, des madriers équarris étaient disposés environ tous les 4 mètres, perpendiculairement à l'axe de la route : ils dépassaient de part et d'autre le bord de celle-ci. Chaque extrémité était percée d'un couple de mortaises ; dans l'encoche intérieure, une cheville fichée dans le sol servait à maintenir le madrier en place et le dépassait vers le haut ; la deuxième mortaise semble avoir soutenu une pièce de bois pourvue d'un tenon. Cette dernière et la précédente pourraient avoir eu comme fonction de maintenir des ridelles. Sur les traverses, étaient posés des longerons, tels des rails de chemins de fer. A leur tour, ils supportaient des rondins posés presque jointivement.

⁽³⁹⁾ A.G.R., *Conseil des Finances*, n° 3323, (848).

⁽⁴⁰⁾ F.W. SCHMIDT, *Forschungen über die Römerstrasse etc. im Rheinlande*, *Jahrbücher des Vereins von Alterthumsfreunden im Rheinlande*, XXXI, 1861, p. 39-41 ; A. VON COHAUSEN, *Caesars Feldzüge gegen die germanischen Stämme am Rhein*, *Jahrbücher des Vereins von Alterthumsfreunden im Rheinlande*, XLIII, 1867, p. 38.

⁽⁴¹⁾ F. VAN DER RIT, *Mémoire archéologique sur les anciennes chaussées romaines de la Belgique présenté à Monsieur le Ministre de l'Intérieur*, 1848, f° 13-14 (Manuscrit inédit conservé à la Bibliothèque des Travaux Publics, Cote 10313) ; J.S. RENIER, *op. cit.*, p. 12.

⁽⁴²⁾ H. SCHUERMANS, *op. cit.*, (1949), p. 8-10, 77, 79.

⁽⁴³⁾ Nous adressons nos remerciements à la revue, *L'Antiquité Classique* et particulièrement à son administrateur, le Professeur T. Hackens qui nous ont autorisée à reproduire cette figure 8, publiée par J. BASTIN, *loc. cit.*, (1934), Pl. XVIII.

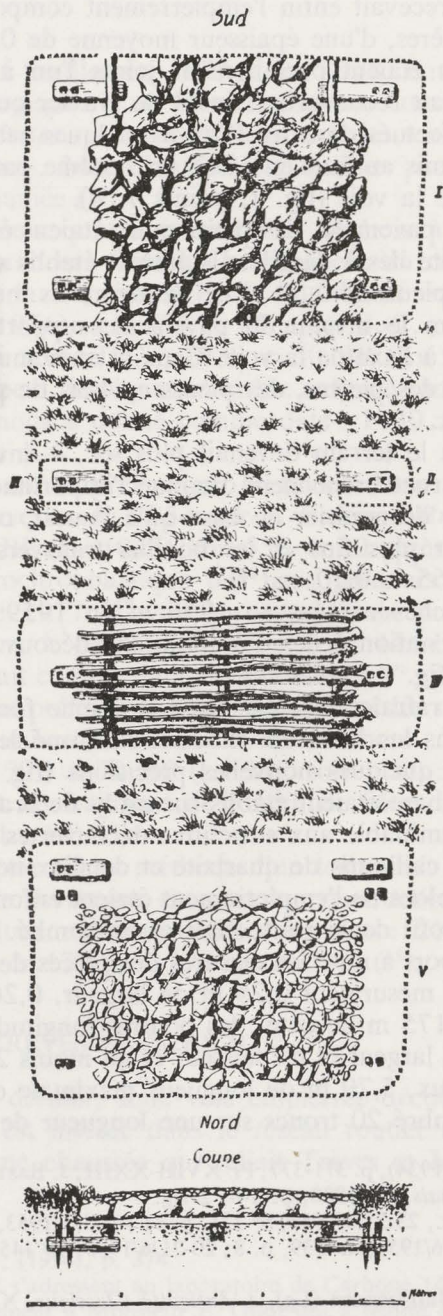


FIG. 8. — Reconstitution schématique de la chaussée à partir des fouilles à Brocheperrie, (d'après J. BASTIN).

Ce support en bois recevait enfin l'empierrement composé de grosses dalles en quartzite, irrégulières, d'une épaisseur moyenne de 0,40 m. Ces blocs de dimensions variables étaient parfaitement joints l'un à l'autre. La surface de l'empierrement était recouverte d'un lit de gravier ou de cailloutis⁽⁴⁴⁾.

Des sondages effectués dans les *Wés*, à quelques centaines de mètres au sud de la Helle ont mis au jour en 1947 un système particulier de stabilisation des bas-côtés de la voie (fig. 1, points 7, 8).

En contrebas du pavement, des petits murs étaient élevés avec des moellons bruts de quartzite liés à l'argile. Ils étaient établis sur un lit de fascines maintenues par des pieux de 0,50 m de hauteur ; les murets dont l'un d'eux surpassait de 0,20 m le niveau du pavement, supportaient des longerons placés parallèlement à l'axe de la voie. Ceux-ci et le muret lui-même étaient encore soutenus par des pierres, des pièces en bois de petites dimensions et des rondins latéraux.

A un endroit où le terrain devenait plus sec, à environ 250 m au sud de la Helle, les constructeurs avaient diminué l'importance de l'infrastructure en bois : il n'y avait de madrier de base qu'à l'ouest, côté le plus humide ; les longerons étaient plus fins et les bouldins transversaux étaient espacés régulièrement de 0,65 à 0,70 m⁽⁴⁵⁾.

Quelques recherches menées en 1956 et en 1959 également dans les *Wés* par le Service national des Fouilles, ont découvert des madriers de l'infrastructure⁽⁴⁶⁾ (fig. 1, point 7).

Enfin un ultime rafraîchissement de la troisième fouille de J. Bastin, au sud de la Helle, dans les *Wés*, en 1963, a confirmé les observations antérieures et a apporté quelques nouvelles précisions (fig. 1, point 7).

Les madriers de base étaient établis sur un lit de branchage. Sur l'assemblage en bois très semblable aux structures découvertes à *Brochepierre*, il y avait une couche de cailloutis de quartzite et de silex noyés dans de la terre et de la tourbe ; les blocs de l'empierrement étaient enfoncés dans cette strate intermédiaire. Le profil de la route était assez bombé.

L'auteur du rapport a noté les mesures des pièces de bois mises au jour ; les madriers de base mesuraient 0,25 m de largeur, 0,26 m d'épaisseur ; les mortaises, 0,15 à 0,175 m de côté ; les poutres longitudinales grossièrement équarries, 0,25 m de largeur et d'épaisseur et au moins 2,40 m de longueur ; les troncs transversaux, 5,70 m de longueur maximale et 0,15 à 0,20 m de diamètre. Il a dénombré 20 troncs sur une longueur de 3,70 m⁽⁴⁷⁾.

(44) J. BASTIN, loc. cit., (1934), p. 371-377, Pl. XVIII-XXIII ; J. BASTIN, *La Via Mansuerisca, Les Cahiers Ardennais*, II, 1938, p. 1-8, 2 fig.

(45) H. LEJEUNE, loc. cit., 23-24/5/1953, n° 121, p. 8 ; 30-31/5/1953, n° 126, p. 8 6-7/6/1953, n° 133, p. 7 ; 13-14/6/1953, n° 139, p. 8 ; 20-21/6/1953, n° 145 p. 8 ; 27-28/6/1953, n° 151, p. 8.

(46) J. MERTENS, *Via Mansuerisca (Lg)*, *L'Antiquité Classique*, XXVI, 1957, p. 147 ; *Id.*, Robertville (Hautes Fagnes). *Via Mansuerisca, L'Antiquité Classique*, XXVIII, 1959, p. 303.

(47) J. LEWALLE, *La Via Mansuerisca, Chronique Archéologique du Pays de Liège*, LIV, 1963, p. 102-113. (= X, *Fouilles archéologiques à la Via Mansuerisca, 4e Camp des Jeunesses Scientifiques à Longfaye dans les Hautes Fagnes*, (1963), p. VII, 17-26).

CHRONOLOGIE

Au cours de nos fouilles en 1977 et en 1978, nous n'avons découvert aucun objet archéologique. Il en fut de même au cours des sondages antérieurs, sauf aux *Biolettes* où J. Bastin a trouvé des tessons médiévaux dans l'infrastructure en bois. Mais l'auteur des fouilles pense qu'à cet endroit, la charpente fut remaniée ⁽⁴⁸⁾.

Nous avons soumis quatre échantillons de bois à l'analyse du radiocarbone. Les trois premiers éléments proviennent du radier en bois mis au jour en 1977, dans la tranchée III ; ils ont donné les résultats suivants : 1280 ± 45 BP (Lv 956), soit 670 ± 45 après J.-C. ; 1260 ± 45 BP (Lv 957), soit 690 ± 45 après J.-C. ; 1330 ± 50 BP (Lv 958), soit 620 ± 50 après J.-C. Un fragment de piquet en chêne enfoncé sous l'assiette de la voie dans la tranchée I nous a donné comme date : 1430 ± 65 BP (Lv 1063), soit 520 ± 65 après J.-C.

En 1978, nous avons prélevé un fragment d'une poutre longitudinale des structures découvertes en 1933 par J. Bastin à *Brochepierre* : il a été daté de 1400 ± 50 BP (Lv 1023), soit 550 ± 50 après J.-C. ⁽⁴⁹⁾.

L'examen dendrochronologique des trois premiers échantillons, provenant de la tranchée 1977 III, n'a pu apporter la précision attendue car ceux-ci appartiennent à des aulnes. Toutefois, M. E. Hollstein sans se prononcer, proposerait comme datation possible le V^e siècle ⁽⁵⁰⁾.

Deux échantillons prélevés précédemment dans les structures en bois des *Wés* avaient été soumis à l'examen du radiocarbone. La première analyse a donné la date de 790 ± 70 BP (Lv 11), soit 1160 ± 70 après J.-C. ; le second élément était un fragment de rondin de hêtre et a été daté de 208 après J.-C. ± 119 (Lv 19) ⁽⁵¹⁾.

L'examen par cette même méthode d'un tenon mis au jour en 1933 au cours des fouilles de J. Bastin situerait la construction de la route avant notre ère ; les résultats obtenus sont les suivants : 2148 ± 275, soit 248 avant J.-C. et 2050 ± 170, soit 170 avant J.-C. ⁽⁵²⁾.

L'AXE ROUTIER " TREVES-MAESTRICHT "

Depuis le siècle dernier, cette voie empierrée découverte sur le plateau des Hautes Fagnes est insérée dans le réseau routier de l'époque romaine comme segment d'une chaussée qui reliait Trèves et Maestricht (fig. 9).

⁽⁴⁸⁾ J. BASTIN, loc. cit., (1934), p. 374.

⁽⁴⁹⁾ Nos remerciements s'adressent au laboratoire de Carbone 14 de l'Université de Louvain et particulièrement à Monsieur E. Gilot qui a réalisé ces analyses.

⁽⁵⁰⁾ Nous remercions le Dr. E. Hollstein du Rheinisches Landesmuseum Trier qui a bien voulu examiner nos fragments de bois.

⁽⁵¹⁾ J.M. DEUMER, E. GILOT et P.C. CAPRON, Louvain natural radiocarbon measurements II, *Radiocarbon*, VI, 1964, p. 164; E.M. DRICOT, loc. cit., p. 189.

⁽⁵²⁾ J. LEWALLE, loc. cit., p. 109.

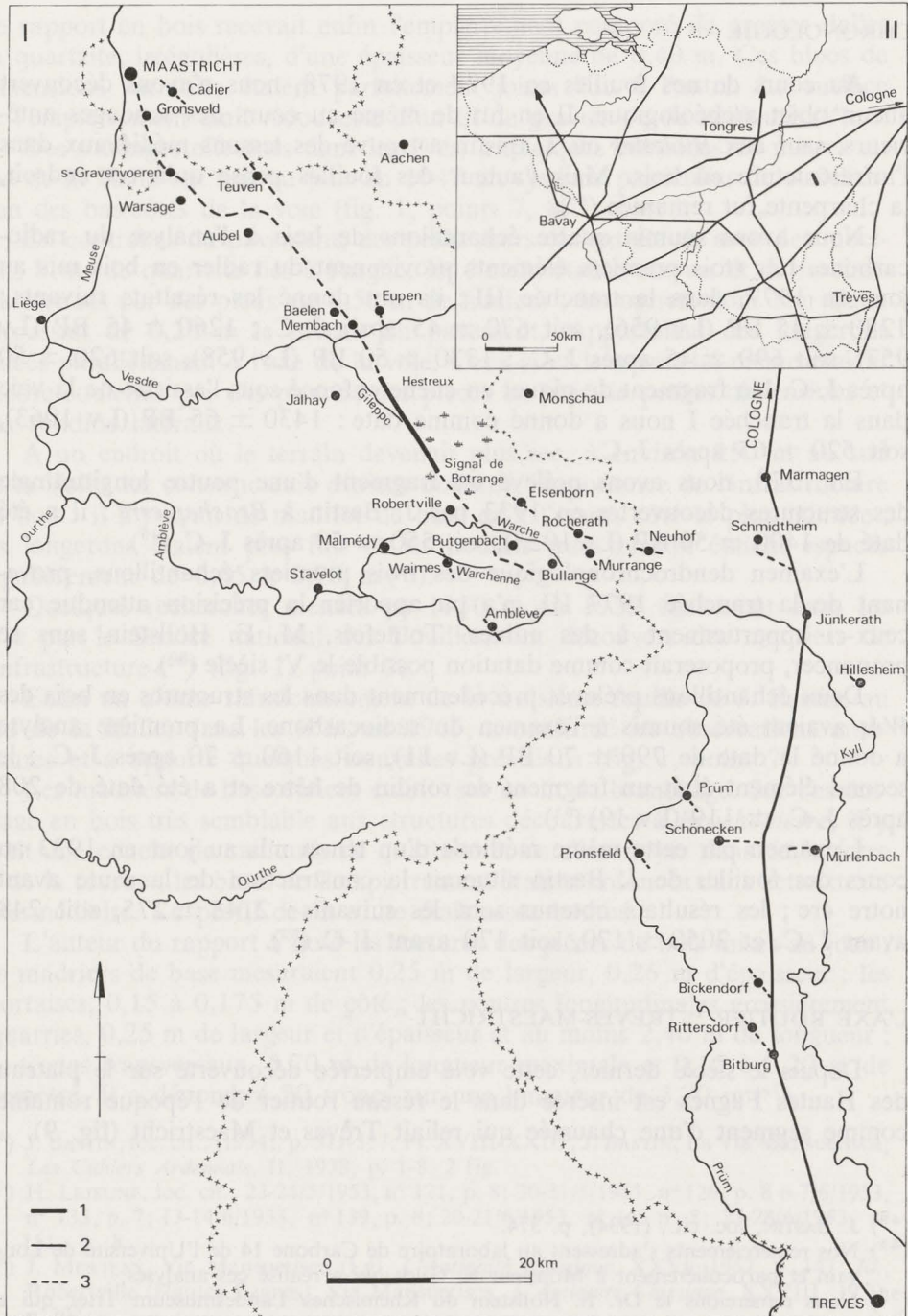


FIG. 9. — Carte topographique I. 1 : tracé de la chaussée « Via Mansuerisca »; 2 : tracé de la chaussée romaine Trèves-Cologne; 3 : tracés prolongeant la chaussée « Via Mansuerisca »; II. Carte des voies romaines (d'après J. MERTENS).

La chaussée Trèves-Maestricht vit le jour dans la littérature au cours des premières décennies du XIX^e siècle lorsqu'un historien local supposa que la voie mise au jour en 1768 devait venir de Maestricht. Et Trèves ne tarda pas à être le point d'aboutissement. Les historiens et les archéologues ont accepté cette proposition, mais en négligeant son caractère hypothétique. Parce qu'ils ne connaissaient pas l'entière du parcours, ils ont proposé divers itinéraires, plus ou moins précis, souvent laconiques, qui prolongeaient cette voie des Hautes Fagnes jusqu'à ses deux points d'aboutissement présumés⁽⁵³⁾.

Cette voie a été prolongée jusqu'à Maestricht selon deux directions principales. Un premier itinéraire poursuivant l'orientation nord-ouest du segment routier fagnard mis au jour, traverse les territoires de Membach, Baelen, Aubel, Warsage, s'Gravenvoeren, Gronsveld et Wijck. A partir d'Aubel, ce parcours a été reconnu dans d'anciennes voies qui menaient à Maestricht. Un autre axe routier prolonge l'empièchement vers Eupen d'où ensuite il doit obliquer vers l'ouest pour parvenir à Maestricht, en passant notamment à Teuven et à Cadier. Quelques autres itinéraires comportant des variantes locales ou des combinaisons de ces deux tracés ont aussi été publiés.

Les prolongements de la voie vers Trèves empruntent des directions divergentes à partir de Sourbrodt (Robertville), mais presque tous se branchent sur la chaussée romaine Trèves-Cologne. De Sourbrodt, certains ont conduit la voie par Elsenborn, Rocherath, Neuhof, Schmidtheim jusqu'à Hillesheim ou par Rocherath, Murrange, Prüm, Schönecken jusqu'à Mürtenbach. D'autres n'ont donné qu'un trajet partiel qui par Sourbrodt, Butgenbach, arrive à Bullange où, suivant ces auteurs, il croiserait la chaussée Reims-Cologne. Au-delà du plateau fagnard, quelques-uns orientent la continuation de la voie par Waimès, Amblève et le raccord avec la Trèves-Cologne se fait soit par Pronsfeld et Rittersdorf, soit par Bickendorf.

Toutefois, le tracé d'aucun de ces parcours n'a jamais été attesté de façon formelle. Les itinéraires proposés pour parvenir à Trèves et à Maestricht sont divergents et ne nous convainquent guère de leur authenticité. Le genèse elle-même de cette voie unissant ces deux villes, est des plus suspecte.

(53) M.H. CORBIAU, *La « Via Mansuerisca », liaison routière entre Trèves et Maestricht ?* (à paraître).

SYNTHESE

Le plateau des Hautes Fagnes est traversé par une chaussée antique. L'identification de cette chaussée, appelée *Pavée de Charlemagne* dès l'époque de sa découverte, avec la *Via Mansuerisca* a provoqué une controverse qui reste encore actuellement insoluble.

On reprochera difficilement à A. de Noue cette démarche si séduisante d'identifier la *Via Mansuerisca* citée dans un texte de 670 aux vestiges de la voie découverte en 1768. En effet, Childéric II a défini le périmètre des abbayes de Stavelot et Malmédy dans la région qui nous occupe, des Fagnes par le milieu de la forêt jusqu'à la *Via Mansuerisca* et par cette voie jusqu'au *Sicco Campo*, du *Sicco Campo* par la *Via Mansuerisca* jusqu'à la *Uuarcina*. Or la voie découverte au XVIII^e siècle est une chaussée bien construite qui venant de *Hestreux*, traverse le plateau des Fagnes suivant une orientation nord-ouest/sud-est, passe non loin des *Setch Champs*, acceptés comme la traduction de *Sicco Campo* ⁽⁵⁴⁾. Le tracé prolongé de cette chaussée arrive à la Warche ou à la Warchenne qui sont les deux ruisseaux identifiés à la *Uuarcina* ⁽⁵⁵⁾. La voie était à cette époque attribuée sans conteste à l'époque romaine.

La confrontation du texte mérovingien avec les vestiges connus et la topographie dans laquelle ils s'insèrent révèle plus d'une concordance entre eux. Actuellement, on ne connaît pas une autre chaussée antique offrant autant d'analogies avec les descriptions du périmètre mérovingien. Bien sûr, il manque des preuves évidentes, mais il est vrai que toute identification de monuments cités dans des sources historiques avec des vestiges archéologiques comporte bien souvent une part d'irréductible. Aussi actuellement, tout en présumant que la voie des Fagnes que nous étudions soit bien la *Via Mansuerisca*, nous réservons notre jugement définitif en attendant des données plus certaines. Ainsi nous croyons que la résolution de la question chronologique contribuera à résoudre ce problème d'identification. Et nous pensons aussi que l'étude des limites abbatiales apportera une contribution appréciable à nos recherches. Ceux qui ont refusé cette identification, ont opté pour un parcours qui se situe plus à l'ouest ; toutefois, ils doivent encore en démontrer l'antiquité.

Que cette route soit la *Via Mansuerisca* ou non, il existe toutefois un segment rectiligne d'une voie que l'on peut suivre à travers les Hautes

⁽⁵⁴⁾ M.H. CORBIAU, *La « Via Mansuerisca », liaison routière entre Trèves et Maestricht ?* (à paraître).

⁽⁵⁵⁾ *Idem.*

Fagnes. Il faut définitivement exclure la variante de tracé par la *Baraque Michel* comme le publiaient encore J. Hagen en 1931 et H. Beier en 1971 ⁽⁵⁶⁾.

Cette voie est remarquable par l'ingéniosité de sa construction, parfaitement adaptée aux terrains fangeux qu'elle traverse. A une époque reculée, des constructeurs n'ont pas hésité à la projeter à travers la Fagne au sous-sol marécageux et si instable. A ce propos, S. Fontaine démontre que le tracé choisi, qui de prime abord étonne parce qu'il paraît établi inconsidérément sur des terrains fangeux, en fait évite les tourbières les plus importantes du plateau ⁽⁵⁷⁾.

Les travaux préliminaires à la création de cette voie ont été plutôt réduits. Nous n'avons retrouvé aucune trace de tranchée de traçage de l'axe. L'ancien niveau d'occupation du sol fut sommairement nettoyé. Dans les cas étudiés, ce nettoyage s'est résumé au dégagement de la tourbe, n'en laissant sur le limon qu'une fine croûte qui devait servir de base à l'assise de la voie. Il est intéressant de noter que ce bouleversement de la couche supérieure ancienne apparaît dans les examens palynologiques ⁽⁵⁸⁾.

Ensuite, dans les zones marécageuses uniquement, avant d'établir l'empierrement, les constructeurs ont exécuté un soubassement en bois. Nous en avons reconnu quelques techniques de construction : la plus simple est le radier réalisé uniquement avec des troncs d'arbre déposés directement sur le sous-sol tourbeux ; ensuite, il y a les assemblages complexes de madriers formant une véritable charpente ainsi que l'on révélé les vestiges découverts à *Brochepierre*, aux *Biolettes* et dans les *Wés*. La complexité de l'infrastructure en bois est généralement proportionnelle à l'importance du marécage. L'examen des coupes faites dans la route a montré que le même schéma de l'infrastructure en bois a admis des variantes et des particularités dans les détails de l'exécution. J. Bastin, après avoir dégagé la voie sur plus de 65 m de longueur et J. Lewalle avaient déjà constaté que les structures n'étaient pas uniformes. A titre d'exemple, nous rappellerons que dans les *Wés*, la charpente en bois repose sur un lit de fascines. Aux *Biolettes* et dans les *Wés* encore, endroits particulièrement peu stables, les longerons sont de solides poutres équarries encastrées dans les madriers de base grâce à des encoches creusées à cet effet.

Dans divers tronçons de la voie, des piquets fichés dans le sol sans organisation précise contribuent à assurer la stabilité du radier. Par contre, en terrain moins fangeux, on s'est contenté de mettre des madriers transversaux

⁽⁵⁶⁾ J. HAGEN, *Römerstrassen der Rheinprovinz, Bonn, 1931, 2e éd.*, p. 271 ; H. BEIER, *Untersuchung der Gestaltung des Römischen Strassennetzes im Gebiet von Eifel, Hunsrück und Pfalz aus der Sicht des Strassenbauingenieurs*, Goslar, 1971, p. 118.

⁽⁵⁷⁾ S. FONTAINE, *Pourquoi la voie romaine des Hautes Fagnes passait dans les Wés*, *Cercle Culturel M.A. Libert*, 1979, n° 3, p. 68-73.

⁽⁵⁸⁾ E.M. DRICOT, loc. cit., p. 178-179 ; et renseignements du Professeur B. Bastin de l'Université Catholique de Louvain qui a bien voulu prélever des échantillons du sol sous le tronçon de route que nous avons fouillée en 1977, afin de les soumettre à une analyse palynologique.

sur le côté le plus humide ; on a espacé les rondins et choisi des longerons plus minces.

L'empierrement a été réalisé avec des dalles brutes en quartzite posées sur la croûte tourbeuse qui subsistait après le nettoyage de l'ancien sol ou directement sur l'infrastructure en bois. Les pierres ont des formes très irrégulières et divers calibres. Les plus grandes dalles mesurent plus d'un mètre. L'épaisseur moyenne est de l'ordre de 0,40 m. Nous n'avons pas décelé de règle dans l'agencement des blocs, ni dans le choix précis de leur calibre. Dans quelques cas seulement, les dalles les plus volumineuses ont été réservées pour le centre de la voie. En terrain sec, l'empierrement est constitué de pierres de dimensions moins grandes.

Les pierres sont liées avec de l'argile et du gravillon très souvent associés et mélangés dans des proportions variables. Généralement le noyau de la voie ne comprend qu'une assise de pierres. Toutefois, dans les *Wés*, les dalles du revêtement sont enfoncées dans une première strate de cailloux.

L'assemblage de ces blocs irréguliers a formé une surface fort accidentée ; une partie des anfractuosités étaient encore comblée par des cailloux et du gravier. Aux *Biolettes* et à *Brochepierre*, une couche de cailloux et de gravier apparaît dans les descriptions que nous donne J. Bastin. En effet, on ne peut imaginer la voie carrossable sans une dernière couche de fins matériaux compensant les irrégularités de la surface, mais emportée au fil des siècles par les intempéries. Les traces d'usure marquées dans l'empierrement, suivant un témoignage de H. Schuermans, n'ont pas été observées dans d'autres coupes.

Les bas-côtés de la voie ont été renforcés de diverses façons ; en terrain peu bourbeux, une bande d'argile bien tassée consolidait l'empierrement ; les murets en quartzite surmontés de poutres horizontales, dans les *Wés*, ont dû avoir une fonction analogue. J. Bastin a fait remarquer que les chevilles des madriers de base devaient se prolonger vers le haut et relatant la découverte d'un long piquet se terminant par un tenon, il a esquissé une hypothèse d'un dispositif de pièces de bois formant ridelle ou garde-fou.

Nous n'avons pas retrouvé de fossés latéraux qui ont pourtant été signalés à deux reprises aux siècles derniers.

Vu l'affaissement latéral de l'empierrement, nous n'avons pu déduire de sa largeur, d'ailleurs variable (entre 12 et 18 pieds et entre 5 et 6 m), la largeur théorique à la construction. Par contre les structures en bois, sans doute plus significatives, nous donnent une largeur d'environ 4,90 m.

L'empierrement présente souvent un profil bombé.

Les environs de la voie ont pu fournir les matériaux de construction : les quartzites sont les blocs erratiques qui, encore de nos jours, jonchent le sommet du plateau. La terre argileuse se trouve dans le sous-sol. Le peuplement forestier, même s'il n'a pas été intense, est toutefois attesté sur le Haut Plateau déjà durant la période préhistorique. Aussi ne s'étonnera-t-on pas de rencontrer dans la composition de l'infrastructure en bois, les essences suivantes : l'aulne, le bouleau, le hêtre, le noisetier, le pin et le chêne. Le chêne

a été réservé pour les chevilles et les pieux de soutien. Nous avons constaté en 1977, un usage pratiquement exclusif de l'aulne, matériau parfaitement adapté aux constructions en milieu humide.

Nous terminerons cette étude des structures de la chaussée en évoquant une dernière difficulté qu'eurent à surmonter les constructeurs devant la traversée de la Helle. Ce passage n'a pas été étudié, mais J. Bastin pensait qu'ils avaient pu résoudre ce problème en « abaissant le pavé en forme de large caniveau »⁽⁵⁹⁾.

L'époque de la construction doit être revue. Cette chaussée fut immédiatement attribuée à l'époque romaine dès sa découverte au XVIII^e siècle. Les historiens et les archéologues ont adopté cette datation et ne l'ont remise en question que dans de rares cas et le plus souvent pour la vieillir et en faire une voie gauloise⁽⁶⁰⁾. Ils n'ont toutefois eu que très peu d'audience.

Lors de la publication de ses fouilles, J. Bastin a renforcé cette première théorie en insistant sur le génie de la construction de cette route qu'on ne pouvait qu'attribuer aux Romains⁽⁶¹⁾. Les travaux de J. Mertens et de E.M. Dricot ont contribué à fixer sa réalisation durant la période romaine⁽⁶²⁾.

Seulement, au cours des examens des structures de cette voie, on n'a jamais découvert aucun objet archéologique qui confirmerait cette chronologie. Seul, J. Bastin a trouvé des fragments de céramique médiévale dans l'infrastructure en bois, mais il les attribue à une réfection de la voie.

L'analyse des structures de la voie n'apporte pas de solution chronologique. Le tronçon que nous connaissons présente certaines analogies avec les routes romaines (tracé direct, construction solide de l'assiette en grosses pierres, bombement de l'empierrement), mais qui ne sont pas des éléments décisifs.

Les constructions en bois ne sont pas uniformes et sont difficilement assimilables à une technique caractéristique d'une époque. On retrouve des routes établies sur radier en bois en terrain marécageux dès la préhistoire⁽⁶³⁾. Ce mode de construction semble répondre plus à des impératifs topographiques qu'à des exigences architecturales d'une époque.

Les vestiges invoqués pour étayer la chronologie de la chaussée ne sont guère convaincants. Les fouilles que nous avons effectuées dans les ruines

⁽⁵⁹⁾ J. BASTIN, loc. cit., (1934), p. 368.

⁽⁶⁰⁾ F.W. SCHMIDT, loc. cit., p. 40; A. VON COHAUSEN, loc. cit., p. 6, 11; K. VON VEITH, Cäsars Rheinübergänge in den Jahren 55 und 53 v. Chr. (Mit Karte), *Monatsschrift für die Geschichte Westdeutschlands*, VI, 1880, p. 109; H. SCHUERMANS, *op. cit.*, (1949), p. 101-111; J. LEWALLE, loc. cit., p. 109.

⁽⁶¹⁾ J. BASTIN, loc. cit., (1934), p. 380; *Id.*, loc. cit., (1938), p. 8.

⁽⁶²⁾ J. MERTENS, Les routes romaines de la Belgique, *Archaeologia Belgica*, 33, 1957, p. 23, 40-42, fig. 22-24; E.M. DRICOT, loc. cit., p. 157-196.

⁽⁶³⁾ Voir notamment H. HAYEN, Bohlenweg, *Reallexikon des Germanischen Altertumskunde*, 3, 1/2, (Berlin, New-York), (s. d.), p. 175-184; J.M. DOYEN, *La voirie protohistorique en bois*, Université Libre de Bruxelles, 1977-1978, (Thèse de Licence).

de *Drossart* considérées comme celles d'une *mansio* romaine ont montré qu'il s'agissait sans doute d'une construction postérieure à l'époque romaine ⁽⁶⁴⁾ (fig. 1). Une découverte de monnaies romaines a été erronément localisée à Membach, au gué de la Vesdre, où on plaçait sans aucune certitude le prolongement de la chaussée ; la bague trouvée à Sourbrodt est un bijou qui remonte au moins à la période romaine tardive et dont le lieu de la découverte n'est pas très précis ⁽⁶⁵⁾.

Les recherches sur la prétendue chaussée romaine Trèves-Maestricht ont montré qu'au-delà des Fagnes, on ne possède actuellement aucune preuve qu'elle ait existé.

D'autre part, les éléments que nous ont donnés les analyses des échantillons de bois prélevés au cours de nos fouilles placent la construction de cette route plutôt au Haut Moyen Age, entre l'extrême fin du V^e siècle et la fin du VII^e siècle. Et si cette voie est la *Via Mansuerisca*, elle devait exister en 670.

Par ailleurs, les analyses palynologiques des vestiges tourbeux qui ont recouvert la voie indiquent l'abandon de celle-ci, ou du moins le passage des *Wés*, au XI^e siècle. La tradition en vogue au XIX^e siècle faisait remonter son délaissement au moins au XV^e siècle ⁽⁶⁶⁾.

Plutôt que d'apporter la solution définitive au problème de la datation de la chaussée, cette étude remet en question sa chronologie en soulignant d'une part la divergence des dates avancées et d'autre part l'absence de donnée certaine qui situerait exactement la période de sa construction. Elle révèle également que le mobile de la création de cette route et sa fonction véritable ne sont pas connus. Néanmoins, même si ces derniers points restent actuellement obscurs, nous pensons que la voie des Hautes Fagnes a été trop rapidement élevée au rang de chaussée de l'Empire.

⁽⁶⁴⁾ M.H. CORBIAU, loc. cit., (1978).

⁽⁶⁵⁾ *Id.*, La « *Via Mansuerisca* », liaison routière entre Trèves et Maestricht ? (à paraître).

⁽⁶⁶⁾ E.M. DRICOT, loc. cit., p. 180; M.S.P. ERNST, *op.cit.*, p. 216, n 1.

TABLE DES MATIERES

Introduction	5
Cadre topographique	5
Sources historiques	7
Toponymes	9
Vestiges archéologiques	11
Description de la chaussée entre Hestreux et la Fagne Rasquin .	11
Structures de la chaussée d'après les fouilles récentes et les sondages anciens	13
Chronologie	23
L'axe routier « Trèves-Maestricht »	23
Synthèse	26

